

Unsere TT - Neuheiten und das Programm für 2004



Die Entwicklung und handarbeitliche Herstellung von Modellbahnen in den Baugrößen TT und Om war der Grundgedanke der zur Gründung des Unternehmens im August 2002 führte.
Bereits zur Spielwaren-Messe Anfang 2003 in Nürnberg konnten wir die ersten Produkte der Baugröße TT und Om präsentieren.
Auch in diesem Jahr haben wir uns einiges vorgenommen und wollen unser Produktprogramm im TT-, als auch im Om-Bereich ausbauen. Es würde uns freuen, wenn unsere Modelle auch Ihr Interesse finden würden und wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre unseres Prospektes 2004.

The development and manual fabrication of model railways in the sizes TT and Om were the idea which lead to the foundation of the enterprise in August 2002.
Already at the toy fair in Nuremberg in the beginning of 2003 we were able to present the first products in sizes TT and Om.
For this year we also plan to accomplish many things and we want to enlarge our product range in TT and also in Om extensively.
We would be glad if you take interest in our products and we hope you enjoy reading our 2004 brochure.

Inhalts - Contens

Anmerkung - Note: Alle unsere Lok- u. Wagenmodelle sind handgearbeitet und aus Metall
All our lokomotivs and wagonmodels are handmade and of metal.

Mindestradius 310 mm
Least radius which the model can use

Fahrtrichtungsabhängig beleuchtet
Light with changing driving direction

Normkupplungsschacht NEM 358
Coupling pick-up agree with NEM 358

Länge über Puffer
Length from buffer to buffer

Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
Switchable to pick-up the power from overhead

KKK
Kurzkupplungskinematik
Close coupling kinematics

Decodereinbau möglich aber nicht vorbereitet
Decoder mounting is possible, however not prepared

Jago Modellbau

Die BR 18^{2}

Für die Erprobung der Laufgüte neuer Fahrzeuge und als Bremslokomotive benötigte die Versuchsanstalt Halle nach dem Kriege schnelle Lokomotiven. Dabei entstand die BR 18 201, die im wesentlichen aus Schnellfahr – Tenderlok BR 61 002, der H 45 024 (Hochdruck – Verbund – Kohlestaub – Kondens – Lok) und dem Kessel der BR 22 erbaut wurde. Am 31. Mai 1961 wurde die Lokomotive in Betrieb genommen und überall wo sie auftauchte sorgte sie wie heute für Aufsehen. In Zusammenarbeit der Firmen Dampf Plus GmbH und Roco wurde in Meiningen die Lokomotive betriebsfertig hergerichtet und am 30. April 2002 wieder in Betrieb genommen.

For testing the running qualities of new vehicles and as braking locomotive "Versuchsanstalt Halle" (Experimental Station Halle) needed rapid locomotives after the war. This resulted in the development of BR 18 201 which was basically built from the rapid driving tender locomotive BR 61 002, H 45024 (high pressure compound coal dust condensate locomotive) and the tank BR 22. On May 31, 1961 thelocomotive was put into operation and wherever it turned up it has caused a stir as it still does today. In cooperation with the companies Dampf Plus GmbH and Roco the locomotive was prepared for operation in Meiningen and put back into operation on April 30, 2002.

BR 18 [illegible] 3
Lok Nr.
Art. Nr. 111 101

BR 18 DR Ep. 4
Lok Nr. 02 0201
Art. Nr. 111 102

312

Die BR 55 [22-56]

Im Jahre 1913 wurde als Weiterentwicklung der Gattung G8 mit dem Bau der Gattung G 8.1 begonnen. In den Jahren von 1913 bis 1921 wurden mehr als 5.000 Lokomotiven gebaut was diese Lokomotive zu einer der erfolgreichsten Maschinen Deutschlands machte. Mit einer Leistung von 1260 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 55 km/h konnten diese Lokomotiven vornehmlich im Güterzug und schweren Rangierdienst eingesetzt werden. Keine andere Lokomotive hatte zuvor so überzeugen können und wurde deshalb bis 1973 eingesetzt. Heute gibt es noch drei Museumsmaschinen in Bochum, Speyer und Darmstadt.

In 1913 the construction of model G 8 1 was started as a further development of the G8 model. In the years from 1913 to 1921 more than 5,000 locomotives were built, thus making this locomotive actually one of the most successful engines. With an output of 1260 hp and a maximum speed of up to 55 km/h these locomotives could be mainly used in freight trains and for heavy shunting services. No other locomotive before was so convincing and therefore it was used up to the year 1973. Today there are still three museum engines in Bochum, Speyer and Darmstadt.

BR 55 DR Ep 3
Lok Nr. 55 4154
Art. Nr. 111 551

BR 55 DR Ep. 4
Lok Nr. 55 4602-3
Art. Nr. 111 556

157

DRG; KPEV und DB - Varianten werden nur auf Bestellung angefertigt.

Die BR 93^{0-4} und 93^{5-12}

Für die kurzen Haupt- und Nebenstrecken im gemischten Dienst wurde im Jahre 1914 die Gattung T 14 entwickelt. Als nachteilig erwies sich die Lastverteilung auf der Vorderachse, die die vordere Laufachse noch stärker als die Treib- und Kuppelräder belastete. Um dieses Problem zu beseitigen, wurde ab 1919 die T 14.1 mit größeren Vorratsbehältern, die hinter dem Führerhaus lagen, gebaut. Hier ergab sich aber dann das Problem, dass die hintere Laufachse zu stark belastet wurde, was zur Folge hatte, dass später die hinteren Wasserkästen nicht mehr befüllt wurden. Nach 1971 schied diese Gattung, von der ehemals über 1300 Stück gebaut wurden, vom dem Dienst aus.

For the short main and side lines in mixed service the T 14 model was developed in 1914. The load distribution onto the front axle proved to be unfavourable, as it loaded the front running axle even more than the traction and coupled wheels. T 14.1 with larger storage containers behind the driver's cab was built from 1919 onwards in order to solve this problem. But then the problem arose that the rear running axle was loaded too much resulting in the fact that later on the rear water containers were no longer filled. After 1971 this model of which more than 1300 units had been built was taken out of service.

BR 93 0-4 DR
Lok Nr. 93 314
Art. Nr. 113 921

BR 93 5-12 DR
Lok Nr. 93 1056
Art. Nr. 113 932

BR 93 5-12 DR
Lok Nr. 93 2910
Art. Nr. 113 936

Die BR 94^{5-17}

Erst nachdem man gute Erfahrungen mit fünffach gekuppelten Lokomotiven gemacht hatte, war die Preußische Staatsbahn bereit, solche Maschinen zu beschaffen. Von der T16 wurde in der Zeit von 1905 bis 1915 342 Maschinen gebaut. Im Jahre 1914 begann die Herstellung der T 16.1, bei der Verbesserungen an Kessel und Fahrwerk vorgenommen und die Vorratsbehälter vergrößert wurden. Bis zum Jahre 1924 wurden immerhin über 1200 Maschinen erbaut. Mit einer Leistung von 1070 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h konnten diese Lokomotiven sowohl im Personen- u. Güterzugbetrieb als auch im schweren Rangierdienst eingesetzt werden. Ab dem Jahre 1968 wurden die Lokomotiven aus dem Unterhaltsbestand gestrichen

Only after gathering good experience with fivefold coupled locomotives, Preußische Staatsbahn (Prussian State Railway) was willing to buy such engines. From 1905 to 1915 342 engines of the T16 type were built. In 1914 the production of T 16 1 started which included improvements of the tank and chassis and an enlargement of the storage containers. Up to 1924 more than 1200 engines had been built after all. An output of 1070 hp and a maximum speed of up to 60 km/h made these locomotives suitable for passenger and freight trains as well as for heavy shunting services. From 1968 onwards the locomotives were deleted from the stock

BR 94 DR Ep. 3
Art. Nr. 111 941

BR 94 DR Ep. 4
Art. Nr. 111 946

DRG; KPEV und DB - Varianten werden nur auf Bestellung angefertigt.

Die E 32 / E 132

Nach dem Beschaffungsprogramm der Deutschen Reichsbahn sollte eine 1´C´1 – Lokomotive für die bayrischen Nebenstrecken entwickelt werden. Die für den Personendienst vorgesehene Lokomotive wurde von BBC und Maffei gebaut und im Jahre 1924 erstmals in Dienst gestellt. Der Kastenaufbau war damals typisch für bayrische Maschinen und hatte die charakteristische symmetrische Gestaltung mit schrägen Ecken und den Stirnwandtüren. Die Kraftübertragung erfolgte über eine schräge Treibstange auf eine Blindwelle von dort über Kuppelstangen auf die Treibachsen. Die ursprünglichen Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h wurden im Jahre 1932 durch den Umbau auf eine andere Getriebeübersetzung auf 90 km/h gesteigert.

According to the procurement program of Deutsche Reichsbahn (German State Railway) a 1´C´1 locomotive for the Bavarien side lines was to be developed. The locomotive planned for passenger service was built by BBC and Maffei and put into operation in 1924 for the first time. At thet time the box body was typical for the Bavarien engines and had the characteristic symmetric design with sloped corners and front wall doors. The [illegible]ission was made via an inclined driving rod onto a jack shaft [illegible] rods to the driving axles. The original maximum speed of 75 [illegible] in 1932 by changing to another drive gear transmission

E 32 DR
Art. Nr. 111[illegible]

E 132 DR Ep. 4
Art. Nr. 111 326

108

Der VT 135 [051-059] mit Beiwagen

In den Jahren 1935 und 1936 wurden von der Waggonfabrik in Bautzen die zweiachsigen Triebwagen der dritten Baureihe für den Nebenbahndienst hergestellt. Diese Triebwagen waren bereits zum überwiegenden Teil geschweißt. Die Wagenkästen waren wie bei den Vorgänger – Baureihen eckig und die Einstiegsbereiche waren etwas eingezogen. Die Fahrzeuge verfügten über einen leistungsgesteigerten Dieselmotor von Daimler, mit einer Leistung von 135 PS und waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgelegt. Die Triebwagen waren 35 Jahre im Nebenbahndienst im Einsatz und wurden im Jahre 1971 ausgemustert.

In 1935 and 1936 the railway car factory in Bautzen produced biaxial railcars of the third model range for the side line service. Most of these railcars have already been welded ones. The bodies were angular as in case of the preceeding model ranges and the entry areas were e bit drawn in.
The vehicles had a diesel engine of Daimler with increased power, providing an output of 135 hp and a maximum speed of 70 km/h. The railcars had been in service on side lines for 35 years and they were put out of service in 1971

VT 135 DR Ep 3
mit Beiwagen
Art. Nr. 411 051

VT 135 DR Ep 4
mit Beiwagen
Art. Nr. 411 056

KKK 202

DRG; KPEV und DB – Varianten werden nur auf Bestellung angefertigt.

Jago Modellbau

Der Faun ZRS

Der Faun als Zwei-Wege-Fahrzeug wurde ab dem Jahre 1939 gebaut. Das Fahrzeug konnte in kurzer Zeit für den Schienenbetrieb umgebaut werden. Unser Modell wird als Schienenfahrzeug mit und ohne Antrieb ausgeliefert.

The Faun as two-way-vehicle was built from 1939 onwards. The vehicle could be transformed for railway operation within a short time. Our model will be supplied as railway vehicle with and without drive

Faun mit Antrieb als Schienenfahrzeug
DR Ep. 3 Art. Nr. 611 100

Faun ohne Antrieb als Schienenfahrzeug
DR Ep. 3 Art. Nr. 611 101

Faun ohne Antrieb als Straßenfahrzeug
DR Ep 3 Art. Nr. 611 102

Die Windbergwagen

Der planmäßige Personentransport auf der Windbergbahn begann 1907. Die Windbergbahn, auch Sächsische – Semmeringbahn genannt, errang ihren Bekanntheitsgrad durch die großfenstrigen Aussichtswagen, die von der Königlich Sächsischen Staatsbahn (K Sächs.Sts.E B.) eingesetzt wurden. Von diesem Wagentyp wurden nur vier Exemplare gebaut.

The regular passenger transport on Wind[illegible] in 1907. Windbergbahn, also called Sächsische [illegible] recognition by its large-window observation cars [illegible] Sächsische Staatsbahn (K.Sächs Sts.E.B.) (=Royal [illegible] specimen of this car type have been built.

2 er Set [illegible]
Art. Nr. 21[illegible]

2 er Set [illegible]
Art. Nr. 2121[illegible]

KKK 178

Die Preuß. Personenwagen

Das rasche Wachstum der Großstädte und die stärkere wirtschaftliche und kulturelle Verflechtung mit dem Umland erforderten ständig wachsende Verkehrsleistungen. Zu diesem Zweck wurden in der KPEV Wagen nach einheitlichen Normen gebaut. Durch den Wagenmangel nach 1945 bei der DR wurden diese Fahrzeuge bis weit in die 60er Jahre genutzt.

The rapid growth of large cities and the increased economic and cultural interconnection with the surrounding country required constantly growing traffic capacities. For this purpose cars with uniform standards were built in KPEV (Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung = Royal Prussian Railway Administration). Due to the lack of railway cars after 1945 these cars have been used in DR (Deutsche Reichsbahn = German State Railway) until late into the sixties.

3 er Set DR Ep 3
Art. Nr. 212 091

3 er Set DRG Ep. 2.
Art. Nr. 212 092

3 er Set KPEV Ep 1
Art. Nr. 212 090

KKK 232

JAGO Modellbau

Die Kühlwagen Gkwh

Kühlwagen in vielen verschiedenen Bauformen gehören seit jeher zum Wagenbestand der Eisenbahn. Der Transport von Waren, die gekühlt transportiert werden müssen, stellt einen erheblichen Teil des Güterverkehrs bei der Eisenbahn dar und sollte auch auf der Modellanlage präsent sein.

Cooling cars in many different designs have long since been part of the car stock of the railway. The transport of goods which have to be transported as chilled cargo form a considerable part of the freight service and should also be present on the model [illegible]

3 er Set DR Ep. 3	Art. Nr. 212 084
3 er Set DRG Ep. 2	Art. Nr. 212 082
3 er Set Ep. 1	Art. Nr. 212 081
Einzelw. DR Ep. 3	Art. Nr. 311 084
Einzelw. DRG Ep. 2	Art. Nr. 311 082
Einzelw. Ep. 1	Art. Nr. 311 081

KKK

Die Kesselwagen UcH

[illegible] Erweiterung des Güterwagenbereichs wollen wir den Kesselwagen der [illegible] UcH mit ins Programm aufnehmen. Das Set besteht aus drei [illegible] Wagen. Als Ergänzung werden wir einen Einzelwagen mit [illegible] Beschriftung herstellen, um den Zugverband auf der Anlage entsprechend [illegible]

[illegible] the tank car of the UcH design into our program in order to [illegible] range. The set consists of three differently labelled cars [illegible] produce an individual car with another labelling in order to [illegible] unit accordingly

[illegible]	Art. Nr. 312 100
[illegible]	Art. Nr. 312 101
[illegible]	Art. Nr. 313 102
[illegible]	Art. Nr. 211 200
[illegible]	Art. Nr. 211 201
[illegible]	Art. Nr. 211 202

KKK

Der Wasserwagen

[illegible] Erweiterung der Wasserkapazitäten wurden häufig aus ausgedienten [illegible] Wasserwagen gebaut. Entstanden aus dem Tender der BR 55 soll dieser Wasserwagen als Ergänzung dienen.

Water cars were frequently built from disused tenders to increase the water capacities. This water car which evolved from the BR 55 tender is intended to be a supplementation.

Wasserwagen DR Ep. 3	Art. Nr. 610 300
Wasserwagen DR Ep. 4	Art. Nr. 610 301



Das Lokpersonal

Um die Lokmodelle mit Personal ausstatten zu können haben wir Lokpersonal in Metall gegossen.
Die Auslieferung erfolgt unlackiert wobei am Gußbaum 2 x 3 Figuren geliefert werden

Our locomotive staff is cast in metal in order [illegible] a bit of life into the locomotive models. The f[illegible] will be delivered unlacquered, 2 x 3 figures being [illegible] on a cast iron tree.

Lokpersonal Art. Nr. 611 900

Das Ladegut

Holzscheite
ca. 103x19x18mm
Nr 611 800

2 Bretterstapel
ca. 40x18x18 mm
Nr. 611806

Holzabfall
ca. 70x20x14 mm
Nr. 611 801

[illegible]

Schrott, gepresst
Ca. 70x20x14 mm
Nr. 611 802

Stangenholz
ca. 65x18x14
Nr. 611 808

Rohr, rostig
ca. 75x20x20 mm
Nr. 611 803

Luftbehälter
ca. 65x16x14
Nr. 611 809

Dachträger
ca. 95x18x21 mm
Nr. 611 804

Turbinenmotor
ca. 65x18x14 mm
Nr 611 810

Bretterstapel
ca. 71x20x19 mm
Nr. 611 805

Metallkabeltrommel abgedeckt
ca. 21x14 mm
Nr. 611 811

Die Ladegüter sind vorwiegend aus Holz und Metall.

Jürgen Jagoschinski; Hans–Zeitler-Str. 25; D–83075 Bad Feilnbach
Tel. 08066 / 885152 – Fax 08066 / 885151 oder Tel. 0172 7179119
Jagoschinski@debitel.net www.jago-modellbau.de